



Zaradi novega prednjega rogovilja je odpiranje motornega pokrova oteženo

V



Oplova frontera je trenutno eden najbolj prodajanih cestnih terencev na stari celini. Pri Oplu pa seveda ne stojijo križem rok, in če že ne drugega, ponujajo pri fronteri razkošne pakete opreme za razumno ceno.

OSPREDJU




Precej prostora v zadku vozila

Preverjen motor, ki ima v tej fronteri težko delo

Japonska armaturna plošča z Oplovim pečatom

Frontera nautilus je navzven prepoznavna po prednjem odbijaču s popolnoma na novo zasnovanim zaščitnim (polplastičnim) rogoviljem nad njim in pod njim. Lepota tega rogovilja pa hitro zahteva svoj davek; to pomeni, da morajo



vsaj mehaniki imeti tanke in dolge prste, da jim uspe odpreti motorni pokrov. Ob boku sta lična, dokaj ozka, vendar še uporabna kovinska pragova. Zunanji vtis frontere zaokrožuje pri fronteri nautilus zmeraj ista - marinsko oziroma "nautilus" modra barva.

Oprema vozila je razkošna, tako so poleg že skoraj obveznega električnega pomika vseh štirih šip, električno nastavljivih in ogrevanih vzratnih ogledal, osrednje ključavnice in po višini nastavljivega volana še klimatska naprava, usnje na volanskem obroču, ogrevane šobe za izbrizg čistilne vode, naprava za čiščenje po višini nastavljivih žarometov in sončna streha.

V notranjosti seveda ne manjka soliden radijski sprejemnik (s povprečnimi zvočniki), armaturna plošča je japonsko natančna, merilniki so Oplovi - torej pregledni, pogled nazaj pa je v nasprotju s preglednostjo naprej precej slab. Zanašate se lahko samo na sicer dovolj veliki zunanji ogledali, drugače pa sta vam v napoto široka strešna opornika in rezervno kolo (odpiranje zadnjih vrat je dobesedno precej oteženo tudi zaradi tega kolesa). V fronteri se sedi dokaj nizko ali pa dobite takšen občutek, ko lezete do sedeža dokaj visoko. To pa je seveda poleg ročice reduktorja edini znak, da sedite v terencu in ne v limuzini.

Podvozje je uglašeno za udobne vožnje po asfaltnih cestah, z lahkoto je kos zelo slabim makadamskim cestam in ne prehudim brez-

potjem. Kljub zelo klasični, delno tudi že preživeti zasnovi je podvozje glede na stabilnost vozila zelo dobro. Naj bolj pa je terens-

kost frontere občutljiva pri vožnji po mehkih podlagah, na primer blatu. Tukaj bi voznik včasih potreboval zaporo kakšnega diferenciala, ki pa je žal frontera nima. In če je podlaga dovolj mehka, boste s frontero (tudi na račun skoraj dveh ton teže) zlezli vanjo kot kapitan Nemo v morje.

Motor v nosu je poleg merilkov in napisov na avtomobilu Oplov izdelek, vse drugo pa, kot že veste, prihaja iz daljne Japonske. Turbodizel je že dokaj prileten, sicer kultiviran, a z morda nekoliko preveč sajastim izpuhom. Vžiga včasih muhasto, v večini primerov pa zelo ubogljivo. Hrup, ki ga zganja, je v mejah normale, njegove lastnosti pa so name-

njene manj zahtevnim voznikom; 74 kW (100 KM) moči pri polno obremenjeni fronteri ni zmeraj dovolj, še posebej če je povrh prizgana klimatska naprava. Je pa kljub temu moč dosegati ugodne hitrostne povprečke, vendar to pomeni precej priganjanja motorja in s tem tudi povečano porabo goriva.

Če boste daljšo frontero kupili zaradi prtljažnega prostora, boste zadovoljni, potem ko boste prilezli mimo zadnjega kolesa do prtljažnika, saj je tega res dovolj.

Sicer pa frontera noče biti krut terenec, temveč družinsko naravnani avtomobil za prosti čas in vlečno vozilo. In v tem razredu je zagotovo eden najboljših. To kažejo tudi odlični prodajni rezultati, Opel pa tako kaže vsem drugim, kako se prodajajo japonski terenci.

ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

OPEL FRONTERA 2.3 TD NAUTILUS	
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni
vrtnina in gib (mm)	92,0 x 85,0
gibna prostornina (ccm)	2260
kompresija	23,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	74/100 pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	215 Nm pri 2200
odmična gred (pogon)	v glavi (veriga)
število ventilov za valj	2
polnjenje z gorivom, vžig	visokotlačna črpalka, turbo
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni (5)
prednja prema	posamične obese, dvojna trikotna vodila, vzvojnje vzmeti, stabilizator
zadnja prema	toga prema, vzdolžne listnate vzmeti, teleskopski blažilniki
zavore spredaj	kolatne (hlajene), servo
zavore zadaj	bobnaste, servo
volan	s kroglicami, servo
platišča	71 x 15
gume	255/75 R 15
teža praznega vozila (kg)	1784
medosna razdalja (mm)	2760
dolžina x širina x višina (mm)	4480 x 1728 x 1715
prtljažnik (litri)	430/1570
posoda za gorivo (litri)	80
največja hitrost (km/h)	145
pospešek 0 - 100 km/h (s)	21,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,1/11,2/10,3
vrsta goriva	plinsko olje

